2011. április 15., péntek • LXIX. évfolyam • 88/2. szám, 20 oldal • Budapesti kiadás • 220 forint, előfizetőknek 141 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Még az idén egybegyúrják a hazai közmédia intézményeit

- Mintegy ezer munkatárstól válnak meg a négy társaság átalakítása során
- Elsőként a Duna Televízió költözik a Kunigunda utcába **Magyarország →5**



Konvergencia Vasutat nem zárnak be!

Huncut-e Matolcsy?

Kapitány Szabó Attila

Figyeljék a kezemet, mert csalok! – *Rodolfo*, a híres bűvész figyelmeztető szavaival is kezdhetné a kormány vasútmentő programjának bemutatását Brüsszelben *Matolcsy György*. Miközben ugyanis egyik kezével ad, a másikkal elvesz, azaz a MÁV 300 milliárd forint adósságának átvállalásáért cserébe 2012-ben 45, 2013-ban és 2014-ben 60-65 milliárd forinttal csökkentené a vasút állami támogatását. És egy kicsit csal is: legalábbis nem köti hallgatósága orrára, hogy ezzel a mutatvánnyal már mások is próbálkoztak, lényegében sikertelenül.

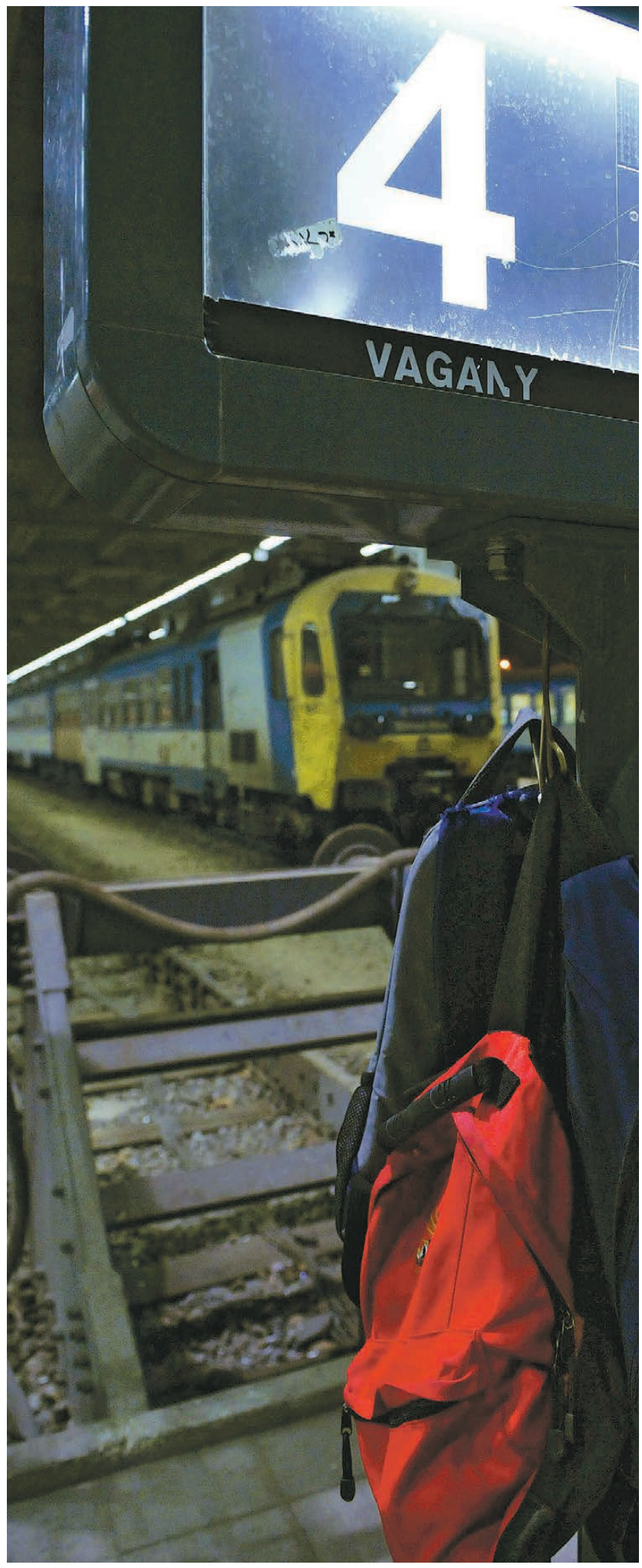
A trükk az, hogy Matolcsy György a lényegről viszont hallgat. Az elmúlt két évtized kormányzati beavatkozásai igazolták ugyanis, hogy a MÁV megmentéséhez nem elég a vasút döntő hányadában épp az elégtelen állami finanszírozás nyomán újratermelődő adósságait rendezni. Ha elég volna, a MÁV már ma is versenyképes szolgáltató lenne. A kilencvenes évek pénzügyi szanálásait nem számítva a költségvetés 2002 és 2009 között 298 milliárd forinttal segítette meg a MÁV-ot. A vasút 121 milliárd forintos hitelét 2002-ben vette át a kormány. Tőkéjét többször emelték – 2003 és 2006 között 29 milliárd, 2007 végén, 2008 elején pedig 112 milliárd forinttal. Mindhiába: a MÁV eladósodottsági aránya 2009 végén elérte a 81 százalékot. Hitelállománya 2010-ben megközelítette a nemzetgazdasági miniszter javaslata alapján hamarosan a kormányra szálló 300 milliárdot – 289 milliárd forint volt. És ez nem minden. A cégcsoport teljes kötelezettségállománya tavaly 750 milliárd forintra rúgott. Igaz, ebből 660 milliárd forintnyi követelés hosszú lejáratú volt.

Matolcsy és kormánya azonban egyelőre hallani sem akar arról, amiben minden, a politikai szempontokat elvető szakértő egyetért: a MÁV műszaki és piaci szempontból is elavult vasúthálózatát át kell alakítani. Csakhogy a vasút kis forgalmú, gazdaságtalan szárnyvonalainak bezárása ellen ellenzékből hangosan tiltakozó kormány a hálózat úgy 7600-7800 kilométerének visszametszését nem vállalhatja fel választói előtt. Legfeljebb annyit tehet, hogy az Új Széchenyi Tervbe beleírja: az „országos vasúthálózat hossza legalább 6000 kilométer” lesz. De ezek után az illetékesek hevesen tagadták, hogy az ezen felüli pályahossz bezárása napirenden lenne.

A MÁV gazdálkodásának helyreállításához nagyban hozzájárulna, ha a döntéshozók egyenesen beszélnének a munkavállalókkal és az őket képviselő szakszervezetekkel. Ahelyett, hogy a mintegy 38 ezer főt foglalkoztató vasútnál folyamatosan tagadnák a létszámcsökkentési terveket, felvállalhatnák, hogy a küszöbönálló korszerűsítések munkaerő-felesleget okozhatnak. Arról nem is beszélve, hogy a vonalhálózat racionalizálása, a közlekedési módok közti párhuzamosságok felszámolása szintén vasutasok munkáját teszi feleslegessé. A nemzetgazdasági tárca vezetője csak arról beszél, hogy egy MÁV méretű cég nem tud 300 menedzsert eltartani. A valóság azonban az, hogy egy a magyar vasútéhoz hasonlóan gazdálkodó vállalat nem engedhet meg magának évi 160 milliárd forint személyi jellegű kiadást sem. Aki pedig azt hiszi, hogy ebben a csillagászati összegű költségben a vasút menedzsereinek a pénze az egyedüli meghatározó tétel, súlyosan téved.

Nem meglepő tehát, ha a MÁV-nál senki sem érzi magát hivatottnak a nemzetgazdasági miniszter által bejelentett beavatkozások kommentálására. Annak természetesen örülnek, hogy leveszik a vállukról hiteleik terhét, de remélik azt is: a kormány pontosan megmondja majd, honnan vegyék el a pénzt a számok betartásához. Abban ugyanis biztosak, hogy miközben a MÁV évente 360-380 milliárd forintra rúgó költségeinek 85 százaléka nem változtatható tetszés szerint, a fennmaradó 15 százalékból nem tudnak tízmilliárdokat megspórolni. Ugyanakkor Matolcsy György amellett sem mehet el egy vállrándítással, hogy a MÁV szabad jelzésre váró stratégiai tervében 2030-ig 4455 milliárd forint fejlesztéssel számol. A fejlesztések legalább 15 százalékát ugyanis a kormánynak kellene pénzelnie.

Az uniós konvergenciaprogram két másik gordiuszi csomója a felsőoktatás és a munkanélküliség. →4



A hitelek terhét leveszi a kormány, a hatékonyságét növeli FOTÓ: KURUCZ ÁRPÁD

ÖTÖDIK HASÁB

Végső szín

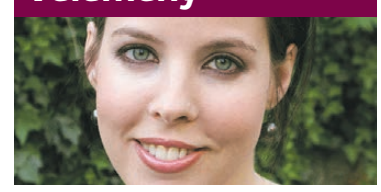
Jó ideje csodálkozik a magyar kulturális közvélemény Jankovics Marcell türelmén. Már az első Orbán-kormány idején is magára vállalta a Nemzeti Kulturális Alap vezetésének nyűgét, tavaly tavasszal pedig első szóra visszaállt a járomba. Habár már tíz éve is megtapasztalhatta, hogy a Fidesz-kormány szeret maga dönteni a pénzzel kapcsolatos ügyekről. Akkor a támogatás jó része a kuratóriumoktól a miniszteri keretbe vándorolt, most meg szinte azonnal kipucolták az NKA kasszáját. De az elnök még bizakodott: mint mondta, ígéretet kapott arra, hogy idén már az alapnál marad mind a nyolc-kilencmilliárd forint. Eddig a káló nem is több bő másfél milliárdnál – az év első három hónapjában ennyit fordított vissza a költségvetésbe a kultúra megpályázható pénzeiből a kormány.

Az elvonás második ütemekor azért az elnök kedélye is elborult kissé, és szinte panaszosan jegyezte meg: a döntéshozatalból őt kihagyták, el is határozta, hogy találkozót kér az erőforrás-minisztertől. Ennek eredményéről különösebb hír nem érkezett.

Most viszont azt írja az Index.hu, hogy valamiben csak segített a miniszter Jankovics Marcellnek. Az ő keretéből kapja meg a rendező azt a húszmillió forintot, amely még hiányzott Az ember tragédiája huszonkét éve készülő animációs változatának befejezéséhez. Ráadásul az immár sok százmilliós költségvetésű, 155 perc hosszúságú mű méltó promóciójáról is gondoskodik a kormány, hiszen ezt kapják majd ajándékba a soros elnökség záróünnepségének vendégei.

A zavaros átmenet két évtizede után lesz tehát egy történet, amely méltó véget ér. És bizonyítja, hogy lám, a türelem valóban termőre fordulhat. *(A szerk.)*

Vélemény



Ónody-Molnár Dóra a férfiatlanságról

Ahogy nem a kondenzcsík tolja a repülőt, úgy az álláskeresők noszogatásától sem lesz több munkaerő. →11

Hargitai Miklós a Fideszről

A fiúk autokratának még elég fiatalok, de a demokráciából már kiöregedtek. →11

Szombat reggel

Búcsú az alkotmánytól

- Az alkotmányevő tigris kirágja az alkotmányból a népet.

Mellékletünk a ’89-es törvény híveinek ad teret, akik azt fejtik ki, miért is búcsúzik Magyarország az alkotmányától.

A járőrökkel teli Hajdúhadházon már csak a CNN-t hiányolják

Pintér Sándor hazaküldte a polgárőröket, de ők úgy döntöttek, semmilyen jogszabály nem ír elő ilyen kötelezettséget, és maradtak, sőt visszaüzentek: mondjon le. →6



VARÁZSSZÓ: BRÜSSZEL

Állami vagy önkormányzati segítség nélkül – egyelőre – lehetetlen profi csapatot fönntartani; ez Fehérváron sincs másként. A település most gyorssegélyt folyósít három együttesének, de komoly terveket is sző; „Brüsszeltől” milliárdos tőkeinjekciót remél. →19

FOTÓ: KOCSIS ZOLTÁN

9 770133 175050 11088